

MAREK CZERNIS

NOWY PROJEKT TYTUŁU VI (UMOWY) KODEKSU MORSKIEGO – ZAŁOŻENIA KODYFIKACYJNE I PODSTAWOWA STRUKTURA SYSTEMOWA

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (KKPM), poczynając od daty jej ukonstytuowania w 2007 r., rozpoczęła prace studyjne nad głęboką reformą Kodeksu morskiego, w tym tytułu VI, działu I (*Przewóz ładunku*).

W niniejszym opracowaniu przedstawiono generalny zakres i charakter prac oraz rozważanych koncepcji legislacyjnych, związanych z przewozem ładunku drogą morską.

1. ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE EWENTUALNYCH ZMIAN LEGISLACYJNYCH

Przepisy tytułu VI, działu I, art. 103–171 k.m., poczynając od 1961 r., uległy w zasadzie tylko jednej istotnej zmianie – w 1986 r.¹. Tymczasem, niezależnie od potężnego postępu technologiczno-operacyjnego i dokumentacyjnego w szeroko pojętym transporcie morskim i obrocie międzynarodowym (czynnika, który sam w sobie był impulsem do zmian legislacyjnych), konieczne było uwzględnienie przyjęcia 11.12.2008 r. Konwencji NZ w sprawie kontraktów dotyczących międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo drogą morską. Ta nowa konwencja (która śladem poprzednich konwencji przyjęła skróconą nazwę reguł rotterdamskie – RR), przygotowana po przeszło ośmioletnich pracach legislacyjnych na forum CMI i UNCTAD, stanowić miała, z założenia, ostatnią i zasadniczą próbę nowego uregulowania międzynarodowego przewozu ładunków morzem i zastąpienia dotychczasowego reżimu prawnego wyznaczonego przez reguły hasko-visbijskie z 1924 r. i 1968 r. (RHV 1924 i 1968) oraz przez reguły hamburskie z 1978 r. (RH 1978).

O ile wśród członków KKPM nie było większych rozbieżności co do tego, że – co do zasady – nowa legislacja międzynarodowa musi stanowić ważny punkt wyjścia do rozważanych zmian legislacyjnych, o tyle już ewentualny za-

¹ Ustawa z dnia 10.04.1986 r. o zmianie ustawy Kodeks morski (Dz.U. Nr 12, poz. 71). Zmiany dotyczyły wprowadzenia poprawek związanych z Protokołem z 23.02.1968 r. do Międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 23.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 oraz z 1980r., Nr 14, poz. 48).

kres i kierunek takich zmian budził poważne kontrowersje. W szczególności przedmiotem sporu było ustalenie, czy w ramach prowadzonych prac KKPM powinna się opierać na aktualnej strukturze systemowej i materialno-prawnej działu I, uzupełniając ją o wybrane rozwiązania zaproponowane przez reguły rotterdamskie, czy też powinno się całkowicie zrezygnować z dotychczasowej regulacji morskiej i zastąpić ją nowym, *in toto*, zespołem przepisów w pełni opartym na RR. Do udzielenia odpowiedzi na tak postawiony problem konieczne było przeanalizowanie dwóch zasadniczych aspektów:

- 1) charakteru prawnego i struktury formalnej reguł rotterdamskich,
- 2) charakteru prawnego i struktury formalnej art. 103–171 k.m.

1.1. CHARAKTER PRAWNY I STRUKTURA FORMALNA REGUŁ ROTTERDAMSKICH

Reguły rotterdamskie, zgodnie z art. 89(1)(2), przyjęły, że państwa, które stały się stroną tej regulacji, zobowiązane są do wypowiedzenia wcześniejszych wiążących je międzynarodowych umów (tj. reguł haskich z 1924 r. lub reguł hasko-visbijskich z 1924 r. i 1968 r. wraz z protokołem SDR z 1979 r. czy też reguł hamburskich z 1978r.)². Jednocześnie zgodnie z art. 89(3) reguł rotterdamskich skuteczne wypowiedzenie dotychczasowych umów międzynarodowych nie może nastąpić wcześniej niż po wejściu w życie reguł rotterdamskich³.

Intencją art. 89 było uniknięcie (istniejących pod reżimem RHV i RH) przypadków, w których państwo było jednocześnie stroną różnych umów, co w znaczący sposób utrudniało ustalenie, który reżim prawny jest wiążący przy realizacji danego międzynarodowego przewozu ładunku morzem. Jednakże tak

² 1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, and to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State. 2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

³ For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

kategoryczne postawienie sprawy przez nową konwencję skutkuje tym, że w przypadku przyjęcia reguł rotterdamskich przez Polskę i wejściu w życie tych przepisów, niemożliwe będzie utrzymanie aktualnego *status quo*. Konieczne więc będzie z jednej strony wypowiedzenie przez Polskę reguł haskowskich wraz z protokołem z 1979 r.⁴ Jednocześnie (o czym bardziej szczegółowo w dalszej części opracowania) niemożliwe będzie utrzymanie struktury materialno-prawnej działu I tytułu VI k.m. opartego na wspomnianych RHV.

Poza implikacjami wynikającymi z kolizyjnego art. 89 odrębną kwestią jest charakter norm prawnych reguł rotterdamskich, *per se*, ustalonych przez art. 79⁵. Przepis ten potwierdza, że wszystkie regulacje RR mają charakter semiimperatywny, a w stosunku do frachtującego nawet charakter *iuris cogentis*.

Niezależnie od powyższych generalnych ram formalnoprawnych również przyjęta przez reguły rotterdamskie struktura materialna przepisów zarówno w jej warstwie przedmiotowej, jak i podmiotowej odbiega od dotychczasowych wzorów narzuconych przez powszechnie obowiązujące w obrocie międzynarodowym i w polskim systemie prawnym reguły haskowskie. Są to następujące różnice:

- 1) Reguły rotterdamskie, podążając drogą reguł hamburskich, odeszły w definiowaniu „umowy przewozu” w kategoriach *stricte* dokumentacyjnych (tj. przyjęcia, że regulacja dotyczy jedynie umów przewozu, na które wystawiono konosament lub dokument o podobnym charakterze). W zamian zaproponowano formułę funkcjonalną, niezwykle obszerną, obejmującą w praktyce niemal każdą formę anglosaskiego *contract of affreightment* z wyłączeniem jedynie form kontraktowych zwanych *charterparties*.
- 2) Nawet to „klasyczne” wyłączenie czarterów z obrębu definicyjnego umowy przewozu może się okazać iluzoryczne w świetle art. 7, w powiązaniu z nową kategorią *transport documents* i ich skutków cywilnoprawnych w stosunku do „osób trzecich”. Innymi słowy, reguły rotterdamskie mają również zastosowanie np. przy tzw. konosamentach czarterowych, znajdu-

⁴ W Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258, wpraw.: Dz.U. z 1936 r., Nr 15, poz. 139, z 1937 r., Nr 33, poz. 259), zmienionej Protokołem sporządzonym w Brukseli 23.02.1968 r. (Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48) oraz Protokołem sporządzonym w Brukseli 21.12.1979 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26).

⁵ 1. *Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention; b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.*
2. *Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.*

jących się w posiadaniu osoby trzeciej (na skutek indosu, przeniesienia dokumentu lub cesji).

- 3) Zmiana zakresu definicyjnego „umowy przewozu” w połączeniu z nowym zakresem przedmiotowym i funkcjonalnoprawnym dokumentów przewozowych sprowadza się, w porównaniu do reguł hasko-visbijskich, do następującej skrótowej definicji:
 - reguły hasko-visbijskie przyjmowały filozofię „wszystko jest dozwolone w sferze kontraktowej z wyjątkiem kontraktów przewozowych z udziałem konosamentów, w których obowiązują reguły *iuris cogentis*”;
 - reguły rotterdamskie zastąpiły to zasadą „wszystko jest objęte regułami *iuris cogentis* z wyjątkiem *expresis verbis* wyłączeń”.
- 4) Za przyjętym „holistycznym” podejściem do regulowania kwestii umowy przewozu poszła konsekwentna zmiana systematyki reguł rotterdamskich. Linia demarkacyjna ustalająca prawa i obowiązki stron umowy przewozu przebiega już nie według kryterium typu umowy przewozu, ale według:
 - kryterium podmiotowego (strona „ładunkowa” – strona „statkowa”)⁶ oraz w powiązaniu z nim;
 - typu dokumentu przewozowego wydanego w związku (ale nie jako warunek *sine qua non*) z „umową przewozu ładunku”, konstytuującego wzajemne prawa i obowiązki stron umowy⁷.

1.2. CHARAKTER PRAWNY, STRUKTURA FORMALNA TYTUŁU VI, DZIAŁU I K.M. (PRZEWÓZ ŁADUNKU)

Z materialnoprawnego punktu widzenia treść przepisów tytułu VI, działu I (art. 103–171 k.m.) zdeterminowana została dwoma zasadniczymi czynnikami:

- 1) przyjętą definicją i zakresem przedmiotowo-podmiotowym umowy przewozu ładunku,
- 2) regułami hasko-visbijskimi z 1924 r. i 1968 r. wraz z poprawką z 1979 r. (protokół SDR).

Definicja umowy przewozu ładunku z art. 103 k.m. przyjmująca, zgodnie z art. 104 k.m., postać umowy czarterowej lub umowy bukingowej została w zasadniczym kształcie oparta na §§ 556–636 niemieckiego kodeksu handlo-

⁶ Przyjęte w zakresie reguł rotterdamskich rozwiązania w zakresie regulacji podmiotowych „strony statkowej” *carrier, maritime performing party, performing party* czy po „stronie ładunku” – *shipper, documentary shipper, holder, consignee, controlling party* jaskrawo kontrastuje z prostą strukturą podmiotową reguł hasko-visbijskich – „przewoźnik” i „frachtujący”.

⁷ Stąd przyjęta w regułach rotterdamskich struktura samego aktu prawnego poza kwestiami „ogólnymi” (rozd. 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18) zbudowana jest na osi „podmiotowo-dokumentacyjnej”. Rozdziały 3, 4 i 5 (*Obligations of the carrier; Liability of the carrier for loss, damage or delay* oraz *Additional provisions relating to particular stage of carriage*) odnoszą się do *carrier*, rozdział 7 (*Obligations of the Shipper to the carrier*) odnosi się do *shipper*, zaś rozdziały 8, 9, 10, 11 (*Transport documents and electronic transport records; Delivery of the goods; Rights of the controlling party* oraz *Transfer rights*) są bezpośrednim rezultatem przyjętej w regułach innej systematyki podmiotów od strony ładunkowej wraz z inną kategoryzacją dokumentów przewozowych.

wego⁸, stanowiąc odpowiednik niemieckiej umowy Frachtvertrag z podziałem na Raumfrachtvertrag oraz Stuckgutevertrag. Podobnie po stronie podmiotowej – obok przewoźnika pojawia się po „stronie ładunkowej” specyficzny, właściwy zasadniczo tylko w systemie prawa niemieckiego, podział na „frachtującego” (art. 105 § 1 k.m.) z niemieckim odpowiednikiem *Befrachter* oraz „załadowcy” (art. 105 § 3 k.m.) z niemieckim ekwiwalentem *Ablader*⁹.

Na powyższej konstrukcji przedmiotowo-podmiotowej zbudowana została cała systematyka działu I (*Przewóz ładunku*) z podziałem na 9 rozdziałów ułożonych według klasycznej triady: załadunek – przewóz ładunku – wyładunek. Na tak ukształtowaną, dychotomiczną strukturę kontraktową kodeksu morskiego nałożona została struktura międzynarodowych przepisów – ratyfikowanej przez Polskę Międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. wraz z poprawkami z 1968 r. i 1979 r.

Cechą charakterystyczną techniki legislacyjnej przyjętej w zakresie adaptacji RHV było:

- „rozzrucenie” poszczególnych postanowień konwencyjnych po różnych częściach działu I k.m.¹⁰ (a więc technika zupełnie odrębna na przykład od przyjętego w anglosaskim systemie prawnym sposobu przyjmowania zawartych tekstów konwencji jako załącznika do danego aktu krajowego)¹¹;
- swobodne przeredagowanie poszczególnych postanowień konwencyjnych (np. art. 108 § 3 k.m.);
- czy wreszcie (i to jest niezwykle istotna kwestia) ograniczenie przepisów semiimperatywnych tylko do trzech postanowień konwencyjnych (zob. art. 110, art. 165 i art. 167 k.m.).

W rezultacie dział I, tytuł VI k.m. zawiera wysoce specyficzną strukturę „hybrydową” przepisów o prowienienności cywilistycznej (z *signum specificum* niemieckiego systemu prawnego) z przepisami typu *common law* ujętymi w międzynarodowych formach konwencyjnych. Struktura ta (niezależnie od wirtuozerii legislacyjnej twórców konwencji, którym udało się pogodzić te dwa, *prima facie*, całkowicie niekompatybilne systemy prawne) w żaden sposób nie

⁸ Nowy niemiecki kodeks handlowy (*Handelsgesetzbuch* – HGB) z 10.05.1897 r., obowiązujący w Polsce zarówno w okresie międzywojennym 1918–1939 (na mocy Ustawy z dn. 1.08.1919 r. o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej – Dz.Praw Nr 64, poz. 385), jak i po 1945 roku. Uchylony zgodnie z art. II § 2 Ustawy z 1.12.1961 r. – Przepisy wprowadzające kodeks morski (Dz.U. z 15.12.1961 r.).

⁹ Obszerniejsze opracowanie w tym zakresie: M. Czernis, *Pojęcie „załadowca” – analiza prawnoporównawcza*, [w:] *Współczesne problemy prawa. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdynia 2011, s. 199 i nast.

¹⁰ Art. 108 § 2 i 3 k.m. – art. III (6) RHV; art. 110 k.m. – art. III (1) RHV; art. 127 k.m. – art. IV (6) RHV; art. 129 § 1 k.m. – art. III (3) RHV; art. 131 § 2 k.m. – art. III (4) RHV; art. 132 § 2 k.m. – art. III (5) RHV; art. 137 § 2 k.m. – art. III (3) *in fine*; art. 140 § 2 k.m. – art. IV (4) itd.

¹¹ *Carriage of Goods by Sea Act. 1971*, U.K. 1971 (COGSA 1971) – adaptacja przez Anglię reguł hasko-visbijskich 1924/1968; *Carriage of Goods by Sea Act, 1936* (COGSA 1936) – adaptacja przez USA reguł haskich 1924; australijska COGSA 1991 – adaptacja dwóch załączników (*parts*) reguł hasko-visbijskich 1924/1968 i reguł hamburskich 1978 itp.

nadawała się do ewentualnych zabiegów recepcyjnych (ani w całości, ani w części) nowych reguł rotterdamskich. Innymi słowy, o ile niemiecka struktura przedmiotowo-podmiotowa kodeksu była jeszcze w stanie (pomimo oczywistych „pęknięć” i niezgodności systemowych) wchłonąć strukturę hasko-visbijską, to na tym etapie jej możliwości adaptacyjne zostały wyczerpane. Nowe reguły z całkowicie odmienną strukturą kontraktową, dokumentacyjną i podmiotową stawiały sprawę pryncypialnie: albo przyjmie się nowe reguły jako wyłączne źródło i podstawę nowych przepisów kodeksu morskiego (z jednoczesnym całkowitym zrezygnowaniem z art. 103–171), albo pozostawi się dotychczasowe przepisy w niezmienionej postaci, pomijając rozwiązania reguł rotterdamskich – *tertium non datur*. O ile z punktu widzenia „systemowego” takie postawienie problemu było niezwykle atrakcyjne metodologiczne, o tyle z punktu widzenia czysto praktycznego niosło za sobą poważne wątpliwości. Z jednej strony, przyjęcie reguł rotterdamskich jako wyłącznej podstawy do pisanej od nowa „części kodeksu morskiego” dotyczącej, tak przecież kluczowej dla tej regulacji morskiej, umowy przewozu ładunku zakładało, że RR w rzeczywistości wejdą w życie, zostaną przyjęte przez znaczną część państw liczących się w międzynarodowym obrocie morskim „zastępując więc, w sposób globalny” dotychczasowe powszechnie stosowane reguły hasko-visbijskie.

Zgodnie z art. 94 RR warunkiem wejścia w życie konwencji jest jej ratyfikacja przez 20 państw. Od daty jej podpisania (tj. 23.03.2009 r.) do chwili obecnej reguły podpisane zostały przez 24 kraje, a tylko jedno państwo (Hiszpania) skutecznie ratyfikowało tę umowę¹².

Nieformalne informacje i obserwacja postępu prac legislacyjnych skłania do przypuszczeń, że szereg krajów (jak np. Dania, Norwegia, Holandia) znajduje się w zaawansowanym procesie ratyfikacyjnym. Podobnie zachęcające sygnały o akceptacji nowej konwencji płyną z tak kluczowych ustawodawstw, jak USA, Chiny czy Unia Europejska¹³.

Z drugiej strony, jak pokazała historia reguł hamburskich z 1978 r., wstępna, obiecująca liczba podpisów pod konwencją wcale nie musi się następnie przekładać na liczbę państw, które ostatecznie przyjmą, w wiążący sposób, daną konwencję, nie mówiąc już o jej powszechnym zastosowaniu w międzynarodowym obrocie morskim.

Zatem KKPM stanęła przed zasadniczym dylematem:

- albo dokonać koniecznej gruntownej reformy przepisów dotyczących przewozu ładunku, opierają się na najnowszej regulacji międzynarodowej w tym zakresie, ale to wiązałoby się z profetycznym założeniem, że reguły rotterdamskie rzeczywiście wejdą wkrótce w życie, w takiej skali i zakresie, jakie legły u podstaw ich stworzenia i przyjęcia;

¹² Państwa, które podpisały konwencję: Armenia, Kamerun, Kongo, Demokratyczna Republika Konga, Dania, Francja, Gabon, Ghana, Grecja, Gwinea, Luksemburg, Madagaskar, Mali, Holandia, Niger, Nigeria, Norwegia, Polska, Senegal, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Togo, USA.

¹³ C-5441/0 of 15.05.2012 European Parliament Letter to encourage Member States to sign and ratify the Rotterdam Rules.

- albo utrzymać aktualne *status quo* tytułu VI k.m. (z minimalnymi zmianami mającymi bardziej charakter redakcyjny niż merytoryczny), ryzykując, że i tak już zdezaktualizowany w wielu częściach kodeks morski stanie się całkowicie niekompatybilny z międzynarodowym stanem prawnym w sytuacji, w której reguły rotterdamskie wejdą w życie i staną się wiążącym międzynarodowym instrumentem prawnym¹⁴.

Ostatecznie KKPM zdecydowała się na przygotowanie całkowicie nowej regulacji dotyczącej przewozu ładunku opartej na RR, jednocześnie traktując tak przygotowany projekt jako *de lege ferenda*. Wprowadzenie tej propozycji do formalnego obiegu legislacyjnego uzależniono od tempa procesów ratyfikacyjnych i skali akceptacji reguł w międzynarodowym obrocie morskim, ze szczególnym uwzględnieniem USA, Chin oraz krajów Unii Europejskiej.

2. SYSTEMATYKA TYTUŁU VI (UMOWY)

Biorąc pod uwagę fakt, że za punkt wyjścia nowej regulacji przyjęto pełną rezygnację z dotychczasowych przepisów działu I – art. 103–171 k.m., konieczne było przyjęcie również nowej systematyki całego tytułu VI (*Umowy*)¹⁵. Zaproponowano następujący schemat tytułu VI:

Tytuł VI *Umowy*

Dział I *Przewóz ładunku*

Rozdział 1 *Umowa przewozu ładunku*

Rozdział 2 *Czarter na podróż*

Rozdział 3 *Kontrakt ilościowy*

Dział II *Przewóz pasażerów*

Dział III *Umowy o korzystanie z [cudzego] statku*

Rozdział 1 *Czarter bare-boat*

Rozdział 2 *Czarter na czas*

Rozdział 3 *Czarter slothire*

Dział IV *Inne umowy*

Rozdział 1 *Umowa agencyjna*

Rozdział 2 *Umowa maklerska*

Rozdział 3 *Umowa holownicza*

Rozdział 4 *Umowa pilotażu*

Rozdział 5 *Umowa o ratownictwo morskie.*

¹⁴ Ta ostatnia uwaga wydaje się szczególnie istotna w sytuacji, w której Polska podpisała reguły rotterdamskie (29.09.2009 r.), zatem zgodnie z art. 18 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów powinna podjąć wszelkie niezbędne działania mające na celu niezwłoczną ratyfikację reguł.

¹⁵ Aktualna struktura tytułu VI (*Umowy*) k.m. wygląda następująco: Tytuł VI *Umowy*, Dział I *Przewóz ładunku*, Dział II *Przewóz pasażerów*, Dział III *Czarter na czas*, Dział IV *Usługi agencyjne*, Dział V *Usługi maklerskie*, Dział VI *Usługa holownicza*, Dział VII *Usługi pilotowe*, Dział VIII *Ratownictwo morskie*. W trakcie prac powstała koncepcja, by usługi agencyjne i maklerskie zastąpić nową umową o pośrednictwo morskie, zaś do usług holowniczych i pilotażowych dodać usługi cumownicze.

Konieczność przyjęcia takiej systematyki tytułu VI została w pierwszym rzędzie zdeterminowana dwoma czynnikami:

- 1) przyjętą definicją umowy przewozu ładunku i wynikających z niej implikacji prawnych;
- 2) charakterem prawnym przepisów regulujących kwestię umowy przewozu ładunku.

2.1. DEFINICJA UMOWY PRZEWOZU ŁADUNKU

Jako materiał do rozważań KKPM zaproponowano następującą roboczą wersję definicji umowy przewozu ładunku:

„Art. 103 § 1

Umowa przewozu ładunku oznacza umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym, w której przewoźnik podejmuje się za płatnością frachtu przewiezienia ładunku drogą morską.

Umowa przewozu ładunku, w zakresie i na warunkach określonych przez strony umowy oraz postanowienia niniejszego Rozdziału, może przewidywać dodatkowo, poza przewozem drogą morską, przewóz ładunku, w części trasy, która nie stanowi drogi morskiej, drogą rzeczną, lądową lub powietrzną.

Art. 103 § 2

Postanowienia niniejszego Rozdziału mają zastosowanie do umowy przewozu ładunku określonej w § 1, z zastrzeżeniem postanowień Rozdziału 2 i Rozdziału 3 niniejszego Działu I oraz z wyłączeniem umów zawartych w Dziale III niniejszego Tytułu, jak również z wyłączeniem jakichkolwiek innych umów tego rodzaju polegających na oddaniu do korzystania ze statku, w całości lub w określonej części, przestrzeni ładunkowej statku.

Art. 103 § 3

Umowa objęta zastrzeżeniem lub wyłączeniem zgodnie z § 2, będzie objęta postanowieniami Rozdziału 1, jeżeli warunki takiej umowy zostały inkorporowane lub do warunków takich nastąpiło skuteczne odesłanie w morskim dokumencie przewozowym regulującym stosunki prawne między przewoźnikiem a osobą uprawnioną z określonego morskiego dokumentu przewozowego, z zastrzeżeniem, że taka uprawniona osoba nie jest jednocześnie stroną umowy przewidzianej w § 2”.

W celu właściwego zrozumienia projektu art. 103 poniżej przedstawiono krótki komentarz do poszczególnych zapisów.

Art. 103 § 1, zd. 1

„Umowa przewozu ładunku oznacza umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym, w której przewoźnik podejmuje się za płatnością frachtu, przewiezienia ładunku drogą morską”¹⁶.

¹⁶ Na posiedzeniu KKPM 20.04.2012 r. dokonano przeredagowania projektu, nie zmieniając istoty merytorycznej zapisu „Przez umowę przewozu ładunku, przewoźnik zobowiązuje się wobec frachtującego, za zapłatą frachtu, do przewiezienia ładunku drogą morską”.

Definicja w tej części nie odbiega zasadniczo od aktualnej definicji k.m. (art. 103 i nast.), jak też odpowiada, generalnie, art. 774 k.c. W sferze konwencyjnej definicja jest zgodna z art. 1(1) reguł rotterdamskich oraz art. 1(6) reguł hamburskich. W sposób istotny definicja odbiega od definicji umowy przewozu ładunku w regułach hasko-visbijskich (art. 1(b)). Po pierwsze, pojęcie przewoźnika – w definicji z projektu art. 103 – obejmuje jakikolwiek podmiot, który zawrze umowę przewozu ładunku z frachtującym. Definicja z RHV ograniczała krąg podmiotowy do właściciela statku (*owner*) oraz czarterującego. Po drugie, definicja z projektu art. 103 k.m. nie łączy umowy przewozu ładunku z obowiązkiem wydania konosamentu lub w istocie jakiegokolwiek dokumentu przewozowego. Stanowisko to, zgodne zarówno z RR, jak i RH¹⁷, różni się zasadniczo od RHV. Te ostatnie ograniczały się jedynie do umowy przewozu ładunku, w związku z którą nastąpiło wydanie konosamentu *or any similar document of title*.

Art. 103 § 1, zd. 2

„Umowa przewozu ładunku, w zakresie i na warunkach określonych przez strony umowy oraz postanowienia niniejszego Rozdziału, może przewidywać dodatkowo, poza przewozem drogą morską, przewóz ładunku, w części trasy, która nie stanowi drogi morskiej, drogą rzeczną, lądową lub powietrzną”¹⁸.

Nowy, niezawarty we wcześniej przedstawionym projekcie zapis jest adaptacją drugiej części art. 1 (1) RR. Nie ma takiego odpowiednika ani w RHV (konsekwencja zasady *tackle-to-tackle*), ani w RH (konsekwencja zasady *port-to-port*). Intencją tego postanowienia jest umożliwienie połączenia regulacji z Kodeksu morskiego z regulacjami właściwymi przy przewozie multimodalnym dla innych środków transportowych (przewóz drogowy, kolejowy itp.). Innymi słowy, umożliwi skorelowanie przewozu ładunku morzem z innymi środkami transportu w przypadku przewozu multimodalnego.

Kodeks morski, mocno osadzony w RHV, w sposób wysoce peryferyjny odniósł się do jednego z elementów transportu multimodalnego, związanego z tzw. konosamentem bezpośrednim (zob. art. 138 i art. 139 k.m.). Jeżeli więc, w ślad za RR, przyjęte zostało założenie o możliwości systemowego rozszerzenia przepisów kodeksu o transport multimodalny – a takie założenie leży u podstaw art. 103 § 1 – to konieczne będzie głębokie przemodelowanie dalszych części nowej regulacji kodeksowej w sferze:

- podmiotowej,
- dokumentacyjnej,
- przepisów kolizyjnych.

¹⁷ Zob. art. 35 reguł rotterdamskich oraz art. 1(6) w związku z art. 14(1) reguł hamburskich.

¹⁸ Na posiedzeniu KKPM 26.04.2012 r. dokonano przerwadagowania przepisu: „Umowa przewozu ładunku może obejmować poza przewozem drogą morską również przewóz ładunku inną drogą”.

Zakres podmiotów w nowym projekcie kodeksu ulegnie istotnemu rozszerzeniu. W miejsce aktualnie funkcjonującej kategorii „przewoźnika” i „podwładnych przewoźnika oraz osób niebędących samodzielnym kontrahentem, z której pomocą przewoźnik wykonuje zobowiązania, jak również osób, którym powierza wykonanie zobowiązania” (art. 170 § 1 k.m. w związku z art. IV bis (2) RHV – *agents or servants of the carrier*), ustanowiona zostanie odrębna kategoria:

- morskich podwykonawców przewoźnika
oraz
- podwykonawców przewoźnika.

W największym skrócie rzecz ujmując, „morski podwykonawca przewoźnika” (mający odpowiednik w art. 1(7) w związku z art. 19 RR – *maritime performing party*), będzie odpowiadał aktualnej kategorii podwykonawcy przewoźnika w rozumieniu kodeksu morskiego, reguł hasko-visbijskich czy też reguł hamburskich. Natomiast kategoria „podwykonawca przewoźnika” (oparta na art. 1(6) w związku z art. 18 RR – *performing party*) – będzie zupełnie nowa, nieznana dotąd ani kodeksowi morskiemu, ani też RHV czy RH, kategoria podmiotowa – obejmująca tych podwykonawców przewoźnika, którzy uczestniczą w realizacji umowy przewozu poza odcinkiem morskim (np. przewoźnicy drogowi, kolejowi lub powietrzni)¹⁹.

Przechodząc do kwestii dokumentacyjnych, nowy projekt kodeksu zamierza znacznie rozszerzyć rodzaje dokumentów przewozowych w porównaniu do aktualnie przewidzianych dokumentów kodeksowych. W szczególności, poza konosamentem (w rozumieniu art. 129–139 k.m.) przewiduje się wprowadzenie szerszej kategorii „innych morskich dokumentów przewozowych”²⁰, pozwalających w bardziej adekwatny sposób skonstruować multimodalny dokument przewozowy, zgodnie z *1971 BIMCO Form of Combined Transport B/L* czy *1991 UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document*.

¹⁹ W zakresie odpowiedzialności wprowadzona zostanie zasada, że przewoźnik kontraktowy (w multimodalnej umowie przewozu ładunku) odpowiada za podwykonawców, przy pomocy których wykonuje przewóz (zarówno na odcinku „morsko-portowym” – tj. w stosunku do morskiego podwykonawcy przewoźnika, jak i poza odcinkiem „morsko-portowym” – tj. w stosunku do innych podwykonawców przewoźnika). W przypadku odpowiedzialności przewoźnika za morskiego podwykonawcę formuła taka (wraz z formułą odpowiedzialności solidarnej) jest zgodna zarówno z art. 139 § 1 k.m. jak i art. 10 reguł hamburskich (*actual carrier*) oraz art. 19 reguł rotterdamskich. W przypadku odpowiedzialności za innych podwykonawców (co obejmowałoby podprzewoźników lądowych i powietrznych) – wykonujących tą samą multimodalną umowę przewozu ładunku – jest to zgodne m.in. z art. 15 konwencji multimodalnej z 1980 r; Cl. 4(2) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents czy Cl. 10(c) Multimodal Transport Way-Bills. Uzupełnione to zostanie o nową regulację wprowadzającą ustawową ochronę typu *himalay clause* – zgodną z art. IV(bis) RHV, art. 7 RH, art. 4 RR, art. 20 Multimodal Convention z 1980; Cl. 12 UNCTAD/ICC Rules. W efekcie zostanie stworzony koherentny, od strony podmiotowej, system odpowiedzialności z tytułu danego przewozu multimodalnego (przewozu na podstawie umowy przewozu ładunku w zakresie rozumianym w art. 103 projektu).

²⁰ Zob. art. 1(14) oraz art. 1(15) *transport document*, w związku z art. 35–42 RR.

W kwestii przepisów kolizyjnych, koniecznych w przypadku przewozów multimodalnych, wprowadzone zostaną nowe przepisy, oparte m.in. na art. 26 w związku z art. 82 RR, ustalające precyzyjnie reguły i zasady odpowiedzialności przewoźnika (innych podmiotów zaangażowanych w wykonanie danego przewozu) w sytuacji, w której utrata lub uszkodzenie ładunku miało miejsce w związku z wykonaniem umowy przewozu o charakterze multimodalnym, a zatem dotyczącym wiele systemów prawnych (krajowych i międzynarodowych)²¹.

Art. 103 § 2

„Postanowienia niniejszego Rozdziału mają zastosowanie do umowy przewozu ładunku określonej w § 1, z zastrzeżeniem postanowień Rozdziału 2 i Rozdziału 3 niniejszego Działu I oraz z wyłączeniem umów zawartych w Dziale III niniejszego Tytułu, jak również z wyłączeniem jakichkolwiek innych umów tego rodzaju polegających na oddaniu do korzystania ze statku w całości lub w określonej części przestrzeni ładunkowej statku”.

Cel przepisu jest jednoznaczny – wyłączenie w semiimperatywnej regulacji rozdziału 1 *Umowa przewozu ładunku szeroko pojętych umów czarterowych* (które z kolei są objęte przepisami dyspozytywnymi). Takie wyłączenie systemowe zachodzi we wszystkich dotychczasowych konwencjach:

- w regułach hasko-visbijskich (art. 5),
- w regułach hamburskich (art. 2(3)),

²¹ Zaproponowany zostanie specyficzny, „hybrydowy” system, który będzie ustalać warunki, w których postanowienia rozdziału 1 k.m. (oraz postanowienia umowy przewozu ładunku) mogą być zastąpione przez stosowne postanowienia właściwe dla danego „pozamorskiego” etapu przewozu ładunku. Są to następujące warunki: a) szkoda nastąpiła na etapie przewozu poza odcinkiem „portowomorskim”; b) dana konwencja „unimodalna” miałaby bezpośrednie zastosowanie (tj. byłaby właściwa przedmiotowo), gdyby strony – na dany etap przewozowy – zawarły odrębną „unimodalną” umowę przewozu (*hypothetical contract approach*); c) postanowienia danej konwencji „unimodalnej” (która ewentualnie miałaby być zastosowane) w sposób odmienny (od postanowień rozdziału 1 oraz umowy przewozu ładunku) regulują następujące kwestie: zasady odpowiedzialności przewoźnika, ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, terminy przedawnienia roszczeń; d) przy jednoczesnym obligatoryjnym charakterze danej multimodalnej konwencji, która miałaby zastosowanie w okolicznościach opisanych w ppkt (a), (b), (c) – powyżej. Zaproponowane rozwiązanie, przy całej swojej pozornej złożoności ma dużą przewagę nad rozwiązaniem przyjętym np. w art. 138 § 2 k.m.: oparte jest na powszechniejszej formule konwencji multimodalnej z 1980 r. (art. 19 – do ppkt a); oparte jest na kryterium szeroko stosowanym w międzynarodowych dokumentach multimodalnych (np. konosamentów multimodalnych) (szczególnie ppkt. (b), (c), (d)); przez swoją restryktywność o wiele skuteczniej realizuje, z jednej strony, zasadę jednolitości porządku prawnego, który miałby zastosowanie do danego przewozu multimodalnego, z drugiej zaś strony w sposób bardziej skuteczny rozwiązuje problem antycypowanych konfliktów konkurencyjnych (unimodalnych) systemów prawnych niż wysoce ogólnikowy zapis z art. 138 § 2 k.m. Problemem, który powinno się rozważyć (oczywiście przy przyjęciu propozycji art. 108 § 3), jest to, czy przez rozważane przepisy „unimodalne” powinno się rozumieć wszystkie przepisy (tj. zarówno krajowe – obowiązujące bezwzględnie na danym odcinku, jak i przepisy międzynarodowe), czy też wyłącznie unimodalne przepisy międzynarodowe (np. CMR, CMNI, COTIF – CIM czy konwencja warszawska/montrealaska). Takie ograniczenie (do regulacji międzynarodowych) przyjęły np. reguły rotterdamskie (art. 26).

- w regułach rotterdamskich (art. 6).

Wcześniejsza wersja projektu k.m. przedłożona na forum KKPM zawierała próbę zdefiniowania ogólnej umowy czarterowej. Próba daleka od doskonałości, nie znalazła uznania wśród członków komisji. Być może trudność w generalnym zdefiniowaniu „umowy czarterowej” była przyczyną, z której powodu ani regulacje brukselskie z 1924 r./1968 r., ani hamburskie nie podjęły próby takiej definicji, ograniczając się do suchych sformułowań *charter-parties* czy *other contracts for the use of a ship or of any space thereon*²².

Przyjmując, że jakakolwiek definicja nie mogłaby w sposób adekwatny oddać istoty tak różnorodnej kategorii umów, zrezygnowano z próby definicyjnej, w zamian natomiast przyjęto bezpieczniejsze rozwiązanie redakcyjne:

- z jednej strony **zastrzeżono** możliwość odrębnej regulacji (tj. w szczególności odstąpienie od przepisów semiimperatywnych) dla „czarteru na podróż” (rozdział 2)²³ i „kontraktu wolumenowego” (rozdział 3) przy jednoczesnym niewyłączeniu tychże umów z ogólnego zakresu „umów przewozu ładunku”;
- z drugiej strony **wyłączono** (zgodnie z omawianą powyżej generalną tendencją konwencyjną) umowy czarteru określone w dziale III (*Umowy o korzystanie z cudzego statku*), niebędące oczywiście umowami przewozu ładunku. W sytuacji, w której w dziale III w rozdziałach 1, 2, 3 zdefiniowane zostaną odpowiednio „czarter *bare-boat*”, „czarter na czas” i „czarter *slothire*” (a w przypadku działu 1 rozdziału 2 – odpowiednio – „czarter na podróż”) nie zachodzi konieczność formułowania „zbiorczej” umowy czarterowej, która by określała, jakie dokładnie umowy podlegają wyłączeniu;
- dla uniknięcia sytuacji, w której odwołanie wyłącznie do działu III, sugerowałoby *numerus clausus* umów czarterowych, które by podlegały wyłączeniu, wprowadzono, *in fine*, zapis: „jakiegokolwiek inne umowy tego rodzaju polegające na oddaniu do korzystania ze statku w całości lub w określonej części przestrzeni ładunkowej statku”.

Zapis taki, będący *sui generis* dla szeroko pojętej „umowy czarterowej”, w pełni oddawałby niekwestionowaną tendencję wyłączenia tego typu umów z regulacji semiimperatywnej.

²² Zob. art. V RHV czy art. 2(3) RR. Również brakuje takiej jednolitej definicji w systemie anglosaskim, propozycje takich definicji (np. w *Halsboursy Law*) nie przyjęły się raczej w praktyce preceden-sowej.

²³ Czarter na podróż (*voyage charter, Raunfrachtvertrag*), który aktualnie stanowi (obok umowy bukingowej) podstawowy element umowy przewozu ładunku (art. 103 k.m. w związku z art. 104 pkt 1 k.m.), pozostanie w dziale I jako jedna z typu umów przewozu ładunku. Jednakże specyfika jej przepisów dyspozytywnych uniemożliwia włączenie czarteru na podróż do rozdziału 1.

Art. 103 § 3

„Umowa objęta zastrzeżeniem lub wyłączeniem zgodnie z § 2, będzie objęta postanowieniami Rozdziału 1, jeżeli warunki takiej umowy inkorporowane zostały lub do warunków takich nastąpiło skuteczne odesłanie w morskim dokumencie przewozowym regulującym stosunki prawne między przewoźnikiem a osobą uprawnioną z określonego morskiego dokumentu przewozowego, z zastrzeżeniem, że taka uprawniona osoba nie jest jednocześnie stroną umowy przewidzianej w § 2”.

Zapis odpowiada, co do intencji, stosownym postanowieniom zawartym we wszystkich trzech głównych regulacjach, tj. w regułach hasko-visbijskich (art. 1(b)), w regułach hamburskich (art. 2(3)) oraz w regułach rotterdamskich (art. 7).

W odróżnieniu od zacytowanych powyżej postanowień RHV i RR postanowienie projektu art. 103 musiało ulec istotnej zmianie. Reguły z 1924 r./1968 r. i z 1978 r. opierały się, w rozważanym tu zakresie, wyłącznie na tzw. konosamencie czarterowym, tj. sytuacji, w której konosament wydany w związku z odrębną umową czarterową (w którym to konosamencie inkorporowano lub odsyłało do warunków danej umowy czarterowej) znalazł się w rękach osoby trzeciej (a więc nie w rękach czarterującego). Po takim przejściu do osoby trzeciej konosament (wraz z inkorporowanymi warunkami C/P) uzyskiwał samoistny byt prawny i *ex lege* objęty został stosownymi regułami. Sytuację taką bardzo często spotyka się w praktyce żeglugowej, stąd konieczność regulacji kodeksowej jest wysoce uzasadniona.

Gdyby przyjąć, że kodeks morski zawężony jest w zakresie dokumentów przewozowych do konosamentów, to wystarczyłoby powtórzyć np. bardzo precyzyjny zapis art. 2(3) RH:

(...) However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

Jednakże w sytuacji, w której uzasadnione jest znaczące rozszerzenie w nowym projekcie k.m. pojęcia dokumentów przewozowych (poza wąską granicą konosamentową)²⁴, konieczne było przerehabilitowanie rozważanego zapisu, który skutecznie obejmowałby tak szeroką formułę dokumentów przewozowych, przy jednoczesnym utrzymaniu celu regulacji²⁵.

²⁴ Reguły rotterdamskie wprowadzają, generalnie rzecz ujmując, trzy typy dokumentów: *negotiable transport documents* (art. 1(15) z związku z art. 47), *non-negotiable transport document that requires surrender* (art. 1(16) w związku z art. 4). Konieczne będzie więc przygotowanie znacznie odbiegających od dotychczas przepisów dotyczących dokumentów typu konosament (na zlecenie, imienny i na okaziciela) oraz dokumentów typu morskiego listu przewozowego.

²⁵ Omówione powyżej projekty art. 103 § 2 i art. 103 § 3 po wstępnej analizie na forum KKPM nie zostały jeszcze zaakceptowane. Przełożono tę kwestię do czasu prac nad rozdziałem dotyczącym morskich dokumentów przewozowych.

2.2. CHARAKTER PRAWNY PRZEPISÓW REGULUJĄCYCH KWESTIE UMOWY PRZEWOZU ŁADUNKU

Zaproponowano następujący przepis, który obejmowałby wszystkie regulacje zawarte w rozdziale 1 (*Umowa przewozu ładunku*):

„Art. 112²⁶

§ 1. Z zastrzeżeniem odrębnych postanowień przewidzianych niniejszym Działem, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które:

- 1) wyłącza lub ogranicza, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni, obowiązki przewoźnika przewidziane niniejszym Rozdziałem, albo
- 2) wyłącza lub ogranicza, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni, odpowiedzialność przewoźnika w zakresie przewidzianym niniejszym Rozdziałem, albo
- 3) przenosi korzyści z ubezpieczenia ładunku na przewoźnika.

§ 2. Z zastrzeżeniem odrębnych postanowień przewidzianych niniejszym Działem, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które:

- 1) wyłącza lub ogranicza albo zwiększa, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni, przewidziany niniejszym Rozdziałem zakres obowiązków frachtującego oraz innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem albo do jego odbioru, lub
- 2) wyłącza lub ogranicza albo zwiększa, zarówno w sposób bezpośredni jak i pośredni odpowiedzialność frachtującego oraz innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem albo do jego odbioru, w zakresie przewidzianym niniejszym Rozdziałem²⁷”.

2.2.1. UWAGI OGÓLNE

Przepis ten wprowadza daleko idącą zmianę do aktualnych przepisów kodeksu morskiego w zakresie przewozu ładunku. Jest logiczną konsekwencją oparcia nowej regulacji kodeksowej na regułach rotterdamskich. W ślad za zmienioną

²⁶ Przyjęta numeracja, podobnie jak przy omówionym wcześniej art. 103, wynika z tego, że rozważane w niniejszym opracowaniu wybrane przepisy są fragmentem pełnego, nowego projektu rozdziału 1. Powyższa numeracja artykułów nie odnosi się oczywiście do aktualnej numeracji tytułu VI (działu I) k.m.

²⁷ Przepis został przerwany na posiedzeniu KKPM 20.04.2012 r. w następujący sposób:
„§ 1. Z zastrzeżeniem odrębnych przepisów ustawy, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza obowiązki oraz odpowiedzialność przewoźnika oraz morskiego podwykonawcy przewoźnika określone w niniejszym Rozdziale. Alternatywna wersja § 1: § 1. Nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza obowiązki lub odpowiedzialność przewoźnika oraz morskiego podwykonawcy przewoźnika określone w niniejszym Rozdziale, chyba że przepis ustawy stanowi inaczej. § 2. Z zastrzeżeniem odrębnych przepisów ustawy, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które wyłącza, ogranicza lub zwiększa obowiązki oraz odpowiedzialność frachtującego określone w niniejszym Rozdziale. Alternatywna wersja § 2: § 2. Nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które wyłącza, ogranicza lub zwiększa obowiązki oraz odpowiedzialność frachtującego, określone w niniejszym Rozdziale chyba, że przepisy ustawy stanowią inaczej. § 3. Przepis § 2 stosuje się także do innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru”. Jako że zmiany mają charakter redakcyjny, komentarz do wersji wyjściowej jest w pełni adekwatny.

materialnoprawnie definicją „umowy przewozu ładunku”, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi, zarówno dla sfery podmiotowej, jak i *stricte* dokumentacyjnej, konieczne było przyjęcie, w ślad za wspomnianymi regulacjami z 2008 r., jednolitego charakteru formalnego przepisów, odnoszących się do tak sformułowanej umowy przewozu ładunku. Zaproponowane rozwiązanie odpowiada w pełni tendencji legislacyjnej zauważalnej w procesie tworzenia kolejnych międzynarodowych regulacji związanych z przewozem ładunków morzem:

- reguły hasko-visbijskie 1924 r./1968 r. – ograniczenie przepisów „semiimperatywnych” tylko do umów przewozu udokumentowanych konosamentem lub podobnym papierem wartościowym (towarowym), oraz tylko w stosunku do praw i obowiązków przewoźnika (art. III (8));
- reguły hamburskie z 1978 r. – rozszerzenie przepisów semiimperatywnych do jakiegokolwiek umowy przewozu ładunku (bez względu na formę dokumentacji przewozowej) z wyłączeniem szeroko pojętych umów czarterowych. W sferze podmiotowej reguły hamburskie ograniczały się również do przewoźnika (art. 23);
- reguły rotterdamskie z 2008 r. – potwierdziły jeszcze szersze zastosowanie przepisów semiimperatywnych²⁸ o szeroką formułę umowy przewozu ładunku (bez jakichkolwiek wymogów co do rodzaju dokumentu przewozowego) z tradycyjnym wyłączeniem umów czarterowych i umów o podobnym do umów czarterowych charakterze. Zakres przepisów obligatoryjnych objął już nie tylko przewoźnika, ale też frachtującego i inne podmioty występujące po stronie ładunkowej²⁹.

W sposób znaczący projekt art. 112 k.m. zmienia dotychczasowy charakter przepisów tytułu VI, działu I, art. 103–171 k.m. Aktualne przepisy kodeksowe są, z założenia, przepisami dyspozytywnymi³⁰. Nie zmieniał tego w praktyce art. 169 k.m., który choć wzorowany na art. III (8) RHV tylko trzy przepisy objął charakterem semiimperatywnym³¹, w dodatku z wyłączeniami³².

Z założenia nowy przepis art. 112 przewiduje, że wszystkie przepisy zawarte w rozdziale 1 (*Umowa przewozu ładunku*) będą miały charakter semiimperatywny lub imperatywny z zastrzeżeniem odrębnych ustawowych postanowień.

2.2.2. KOMENTARZ SZCZEGÓŁOWY

„Art. 112

§ 1. Z zastrzeżeniem odrębnych postanowień przewidzianych niniejszym Działem, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które:

²⁸ A w stosunku do frachtującego i innych podmiotów „po stronie ładunkowej” przepisów imperatywnych.

²⁹ Art. 78 (2) – *shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper*.

³⁰ Bez wątplenia było to zdeterminowane zakresem przyjętej definicji umowy przewozu ładunku.

³¹ Art. 110 k.m. – będący odpowiednikiem art. III (1) i art. IV (2) RHV; art. 165 k.m. (art. IV (2)); art. 167 k.m. (art. IV (5)).

³² Art. 169 § 3 k.m.

- 1) wyłącza lub ogranicza, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni obowiązki przewoźnika przewidziane niniejszym Rozdziałem, albo
- 2) wyłącza lub ogranicza, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni, odpowiedzialność przewoźnika w zakresie przewidzianym niniejszym Rozdziałem, albo
- 3) przenosi korzyści z ubezpieczenia ładunku na przewoźnika”.

Artykuł 112 § 1 projektu, oparty bezpośrednio na art. 79 (1) RR jest w istocie rozwinięciem art. III (8) RHV oraz art. 23 RH. Utrzymany jest, obowiązujący we wszystkich wymienionych wyżej konwencjach, semiimperatywny charakter regulacji dotyczących przewoźnika³³. Istota art. 112 § 1 sprowadza się do tego, że wyznacza ona dla wszystkich przepisów dotyczących przewoźnika (w zakresie praw, obowiązków, zasad odpowiedzialności, przesłanek ekskulpacyjnych oraz ograniczeń odpowiedzialności) standard „minimum”, który nie może zostać zmieniony poniżej tego, co zostało wyznaczone w przepisach kodeksowych. Dokonanie takich zmian kontraktowych czyni dane postanowienie nieważne z mocy prawa ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi. Semiimperatywny charakter rozważanych przepisów nie stoi jednakże na przeszkodzie zwiększeniu zakresu praw, obowiązków i odpowiedzialności przewoźnika ponad standard wyznaczony przez przepisy rozdziału 1. W szczególności, co jest istotne z punktu widzenia zasad odpowiedzialności przewoźnika, strony umowy przewozu ładunku mogą przyjąć odpowiedzialność przewoźnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu oznaczonych okoliczności, za które *ex lege* odpowiedzialności nie ponosi.

„§ 2. Z zastrzeżeniem odrębnych postanowień przewidzianych niniejszym Działem, nieważne jest jakiegokolwiek postanowienie umowne, które:

- 1) wyłącza lub ogranicza albo zwiększa, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni, przewidziany niniejszym Rozdziałem zakres obowiązków frachtującego oraz innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem albo do jego odbioru, lub
- 2) wyłącza lub ogranicza albo zwiększa, zarówno w sposób bezpośredni jak i pośredni odpowiedzialność frachtującego oraz innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem albo do jego odbioru, w zakresie przewidzianym niniejszym Rozdziałem”.

Artykuł 112 § 2 projektu, oparty na art. 79(2) reguł rotterdamskich, jest całkowicie nowym przepisem, niemającym odpowiednika ani w przepisach kodeksu morskiego, ani reguł hasko-visbijskich czy hamburskich. W założeniu przepis ma potwierdzić, że wszelkie postanowienia zawarte w rozdziale 1 dotyczące frachtującego i innych podmiotów występujących po stronie ładunku mają charakter bezwzględnie obowiązujący, nie zaś semiimperatywny, jak w przypadku omawianych powyżej regulacji dotyczących przewoźnika. Ta istotna różnica w charakterze przepisów odnoszących się do przewoźnika i frachtującego, przy-

³³ Zgodnie z odrębnie przygotowanymi przepisami postanowienia art. 112 § 1 będą miały odpowiednie zastosowanie do morskiego podwykonawcy przewoźnika – nowej kategorii podmiotowej opartej na art. 1(6)(7) RR *performing party* oraz *maritime performing party*. Z dużym uogólnieniem odpowiadają one podwykonawcom w rozumieniu art. 429 k.c., art. 430 k.c. oraz art. 474 k.c.

jęta w ślad za art. 79 RR, nie jest pozbawiona elementów kontrowersyjnych. Przedmiotowa dyferencjacja w charakterze przepisów dotyczących frachtującego (i innych podmiotów po stronie ładunkowej) a przepisami dotyczącymi przewoźnika (i innych podmiotów po stronie statku) została przyjęta przez reguły rotterdamskie jako rezultat długich negocjacji i próba pogodzenia, w szczególności stanowisk prezentowanych przez przedstawicieli strony ładunkowej³⁴. Czy takie nieekwiwalentne potraktowanie dwóch stron umowy przewozu powinno się wiernie przenieść z porządku międzynarodowego do krajowego systemu cywilistycznego pozostaje sprawą otwartą, co do której KKPM ostatecznie się jeszcze nie wypowiedziało.

Rozszerzenie zakresu art. 112 § 2 projektu z frachtującego do „innych osób uprawnionych do dysponowania ładunkiem albo do jego odbioru” jest rozwinięciem art. 169 § 2 k.m. Rozwinięcie jest konieczne, gdyż nowa regulacja z zamierzenia ma wykroczać poza zobowiązania konosamentowe. Swoim zakresem mają objąć znacznie szerszy krąg podmiotów z tytułu umowy przewozu ładunku i związanej z tym dokumentacji przewozowej³⁵.

„Z zastrzeżeniem odrębnych postanowień przewidzianych niniejszym Działem”.

Powyższe sformułowanie przyjęte na początku zarówno § 1, jak i § 2 art. 112 ma na celu umożliwienie wprowadzenia wyjątków od generalnej zasady semiimperatywnego charakteru wszystkich przepisów zawartych w rozdziale 1 (*Umowa przewozu ładunku*). Projekt nowych przepisów przewiduje, generalnie rzecz ujmując, trzy zasadnicze typy wyłączeń z semiimperatywnych lub imperatywnych przepisów rozdziału 1:

- 1) czarter na podróż (rozdział 2),
- 2) kontrakt ilościowy (rozdział 3),
- 3) inne wyłączenia szczegółowe zawarte w rozdziale 1.

Czarter na podróż (rozdział 2)

Jak już wspomniano przy komentarzu do art. 103 § 2, co do zasady umowy czarterowe zostały wyłączone z regulacji „umowy przewozu ładunku” w zakresie rozdziału 1. Takie „czyste” systemowo rozwiązanie stwarzało jednak istotny problem praktyczny, w szczególności jeżeli chodzi o „czarter na podróż”. Mając na względzie długą i silnie ugruntowaną polską (i szerzej – kontynentalną) tradycję legislatury morskiej, trudno byłoby przyjąć, że instytucja „czarteru na podróż” – będąca jedną z najbardziej klasycznych typów umowy przewozu ładunku – zostanie całkowicie pominięta w dziale I *Przewóz ładunku*. Konieczne więc

³⁴ Zob. 15 Sesja UNCITRAL (Working Group Meeting) Raport, par. 78–80, 17 Sesja UNCITRAL (Working Group Meeting) Raport, par. 148–153, 19 Sesja UNCITRAL (Working Group Meeting) Raport, par. 157–160.

³⁵ Kwestia ta szczegółowo będzie regulowana w oddziale 4 (*Morskie dokumenty przewozowe*), oddziale 5 (*Prawo dysponowania ładunkiem*) i oddziale 6 (*Wydanie i odbiór ładunku*). Przytoczone oddziały są częścią dalszych prac KKPM, składających się na pełną treść rozdziału 1 (*Umowa przewozu ładunku*).

było przyjęcie zupełnie nowego podejścia systemowego. Umowa czarteru na podróż przestała być elementem współkonstytuującym generalną umowę przewozu ładunku – jak dotychczas miało to miejsce w kodeksie morskim (zob. art. 103 w związku z art. 104 pkt 1 k.m.). Jednocześnie wyodrębniono ten typ umowy do osobnego rozdziału (rozdział 2 *Czarter na podróż*) w obrębie działu I.

W odróżnieniu od rozdziału 1 (*Umowa przewozu ładunku*) rozdział 2 (*Czarter na podróż*) powinien zawierać przepisy wyłącznie dyspozytywne. Odpowiadałoby to, ponownie, zarówno dotychczasowej linii legislacyjnej k.m., jak i powszechnej praktyce międzynarodowej. Wobec wyczerpującego uregulowania kwestii cywilnoprawnych umowy przewozu ładunku w rozdziale 1 i dyspozytywnego charakteru przepisów rozdziału 2 regulacje tej części k.m. powinny być ograniczone do najistotniejszych elementów – właściwych dla tego typu umowy.

Wspomniany powyżej „ramowy” charakter przepisów dotyczących „czarteru na podróż” połączony z pełną swobodą kontraktową powodowałby, że strony umowy czarteru miałyby dwie możliwości uregulowań wzajemnych praw i obowiązków (wraz z zasadami odpowiedzialności):

- albo decydowałyby się na całkowicie autonomicznie uregulowane treści danej umowy czarteru na podróż z pełnym pominięciem przepisów zarówno rozdziału 2, jak i rozdziału 1 k.m. W praktyce odpowiada to sytuacji, w której strony przyjmują za wyłączną podstawę czarteru na podróż np. czarterowy wzorzec umowny *BIMCO – GENCON form*, dokonując w nim daleko idących zmian i indywidualnych modyfikacji (bez odwoływania się do jakichkolwiek rozwiązań ustawodawczych poszczególnych krajów);
- albo wychodząc z bazowych postanowień rozdziału 2, strony umowy dokonywałyby pełnej implementacji postanowień rozdziału 1, które na zasadzie *mutatis mutandis* stanowiłyby integralną część postanowień danej umowy czarteru na podróż. W takiej sytuacji dopuszczalne byłoby oczywiście rozwiązanie pośrednie (tj. implementacji nie całości postanowień rozdziału 2, ale wybranych *expressis verbis* postanowień z tego rozdziału lub też przyjęcie co do zasady całości postanowień rozdziału 2, z jednoczesnym wprowadzeniem zmian do poszczególnych postanowień). Taka możliwość byłaby prawnie dopuszczalna ze względu na to, że w odróżnieniu do rozdziału 1 postanowienia rozdziału 2 mają charakter dyspozytywny, co obejmowałoby również implementowanie *ex contractu* postanowienia rozdziału 1. W praktyce odpowiada to sytuacji, w której strony umowy czarteru przez tzw. *Paramount Clause* inkorporują do tejże umowy np. reguły hasko-visbijskie lub reguły hamburskie, które po implementacji do czarteru „tracą” charakter semiimperatywny, a stają się elementem *stricte* kontraktowym (dyspozytywnym) ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami.

Kontrakt ilościowy (rozdział 3)

Drugim typem wyłączeń z reżimu semiimperatywnego lub imperatywnego przepisów rozdziału 1 jest instytucja „kontraktu ilościowego”. Istnieje istotna

różnica pomiędzy wyłączeniem typu „umowa czarteru na podróż” a wyłączeniem ze względu na specyfikę kontraktu ilościowego.

„Czarter na podróż” jako rodzaj umowy przewozu jest doskonale znany i mocno osadzony zarówno w systemie kontynentalnym, jak i *common law*. W efekcie, niezależnie od tego, że w nowo proponowanej systematyce umowa ta traci, ze *stricte* legislacyjnego punktu widzenia, podstawowe znaczenie (na rzecz „umowy przewozu ładunku” w rozumieniu projektu art. 103), to z punktu widzenia praktycznego zarówno rozumienie tej umowy, jak i bezpośrednie zastosowanie jej do danego przewozu ładunku nie będzie sprawiało większych kłopotów w międzynarodowym obrocie morskim.

Nie można tego samego powiedzieć o kontrakcie ilościowym – typie umowy zupełnie nieznaney i nieregulowanej przez polskie prawo morskie, mającej klasyczny charakter „umowy nienazwanej”. Podstawą do przyjęcia tej umowy do nowego zespołu przepisów Kodeksu morskiego dotyczących przewozu ładunku był art. 80 w związku z art. 1(2) reguł rotterdamskich oraz z art. 1(2) reguł:

*Volume contract means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipment during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range*³⁶.

Ten specyficzny typ kontraktu, wprowadzony do regulacji rotterdamskiej przez delegację amerykańską, ukształtowany został historycznie w ramach oddziaływania na siebie restryktywnych amerykańskich regulacji antytrustowych z zespołem regulacji dotyczących konferencji żeglugowej (z przynależną tymże regulacjom dużą swobodą kontraktową). W systematyce *common law volumen contract* obejmuje większość *carriage service agreement*³⁷, *long term contracts of affreightment*³⁸ oraz dużą część *consecutive voyage charter*³⁹.

³⁶ Definicja *volume contract* jest oparta na tzw. *Service Contracts* zawartej w *US the Ocean Shipping Reform Act 1998* (tzw. **OSRA**). W oryginalnej formie, zgodnie z Sec. 3 (19), OSRA: *service contracts means a written contract (other than a bill of lading or a receipt) between one or more shippers and an individual ocean common carriers, or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation or similar service feature. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party* [46 U.S.C. § 40502].

³⁷ *Carriage Service Agreements entered into by container shipping lines with supermarkets and manufacturers*. W tym kontekście należy pamiętać, że pod rządami *US Ocean Shipping Reform Act 1998* istnieje możliwość *opt out* z *COGSA 1936* – *if parties enter into 'service contract' and non-negotiable B/L is issued*.

³⁸ *Long term contracts of affreightment where shipowners undertakes to transport specified quantities of a bulk products between designated ports in given time, using vessel of his own choice, Associated Portland Cement v. Cory (1915), Tunisienne de Navigation v. Cie de Armement Maritime (1971)*.

³⁹ *Consecutive voyage charter* – *where the vessel is chartered for a specific period of time which is required to complete a series of voyages between designated ports*.

Umowa o wysokiej wartości praktycznej⁴⁰ stanowiła zasadniczy wyłom w semiimperatywnej strukturze przepisów reguł rotterdamskich. W istocie na warunkach i zasadach przewidzianych w art. 1(2) i art. 80 strony umowy ilościowej mogą w sposób niemal⁴¹ całkowicie swobodny ukształtować wzajemne prawa i obowiązki, w tym w tak wrażliwych cywilistycznie strefach, jak zasady odpowiedzialności, warunki wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności, przedawnienie roszczeń itp.

Systemowo kontrakt ilościowy jest integralną częścią reguł rotterdamskich. Mają więc one bezpośrednie zastosowanie do zakresu praw i obowiązków stron kontraktu, chyba że strony takiej umowy zdecydowały się na odmienne uregulowanie swoich relacji kontraktowych i to ta kontraktowa możliwość odejścia od ścisłego rygoru regulacji rotterdamskich stanowi największy i najbardziej kontrowersyjny element nowej konwencji.

Przyjęcie w projekcie kodeksu morskiego, w ślad za regułami rotterdamskimi, nowego pojęcia „umowy przewozu ładunku” z nowym szerokim semiimperatywnym/imperatywnym charakterem przepisów regulujących taką umowę nakazywały konsekwentnie przyjąć również, przewidziane regułami, wyjątki od generalnej reguły art. 79, w tym dotyczące kontraktu ilościowego. O ile, co do zasady, nie było wśród członków KKPM różnicy poglądów odnośnie do konieczności wprowadzenia tej regulacji do nowego projektu, o tyle sposób przeprowadzenia tego zabiegu legislacyjnego stwarzał istotne trudności i wątpliwości.

W szczególności zasadniczym punktem sporu było systemowe usytuowanie tej umowy w nowej strukturze kodeksu morskiego. Z jednej strony argumentowano, że należy iść ściśle śladem reguł rotterdamskich, czyli należy jedynie uwzględnić (podobnie jak czyni to art. 80 reguł) tego typu umowę w rozdziale 1 (*Umowa przewozu ładunku*), pozostawiając poza strefą kodeksową sytuację, w której strony umowy, korzystając z możliwości odmiennego uregulowania warunków kontraktowych, zdecydowały się na stworzenie odrębnego, wysoce zindywidualizowanego kontraktu ilościowego. Inni członkowie KKPM opowiadali się za tym, aby obok podstawowej regulacji w rozdziale 1 uregulować w odrębnym rozdziale (obok *Umowy przewozu ładunku* oraz *Czarteru na podróz*) nowy typ umowy, zawierając w tym rozdziale najistotniejsze elementy umowy ilościowej, które stanowić miałyby podstawę do kontraktu skonstruowanego przez strony w danych okolicznościach faktycznych i komercyjnych.

Na forum KKPM przeważał ten ostatni pogląd, w konsekwencji czego przygotowano projekt artykułu (zawierający *essentialia negotii* kontraktu ilościowe-

⁴⁰ Według szacunków UNCTAD ok. 90% światowego przewozu kontenerowego (objętego aktualnie tzw. *service contract*) jest w zasięgu tego typu umów – *MLA Questions and Answers – why the MLA needs an open debate concerning the Volumen Contract exception to the proposed Rotterdam Rules*.

⁴¹ Ograniczenia tej swobody w postaci wyłączeń materialnoprawnych (art. 80(4)) czy formalnoprawnych (art. 80(2) i art. 80(5)) reguł rotterdamskich nie zmienia istoty generalnej zasady swobody kontraktowej.

go oraz warunki ustawowe, których spełnienie jest konieczne do skorzystania przez strony umowy z możliwości swobody kontraktowej), który zostanie włączony do rozdziału 1. Jednocześnie jednak wyodrębniono w dziale I (*Przewóz ładunku*) rozdział 3 – *Kontrakt ilościowy*, zawierający ramowe przepisy, o charakterze *iuris dispositivi*, do ewentualnego wykorzystania przez strony kontraktu ilościowego, które zdecydowały się na skorzystanie z opcji umownej modyfikacji kontraktu.

Zaproponowano następujący projekt przepisu dotyczącego kontraktu ilościowego:

„Art. 163⁴²

§ 1. Kontrakt ilościowy oznacza umowę o przewóz ładunku przewidującą przewóz określonej ilości ładunku w szeregu następujących po sobie przewozach w ustalonym okresie. Określenie ilości ładunku może następować przez wskazanie minimalnej ilości, maksymalnej ilości lub określonego [przedziału] ilościowego ładunku.

§ 2. Niezależnie od postanowień [Art. 112 k.m.], przewoźnik i frachtujący mogą ustalić w kontrakcie ilościowym większy lub mniejszy zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności niż ten, który jest przewidziany w niniejszym Rozdziale.

§ 3. Zmiany umowne przewidziane w § 2 niniejszego artykułu są skuteczne i wiążące prawnie pod następującymi warunkami:

- 1) w kontrakcie ilościowym zawarte jest wyraźne pisemne stwierdzenie, iż ustalone zostały w nim postanowienia odmienne od tych, które są przewidziane w niniejszym Rozdziale;
- 2) kontrakt ilościowy jest rezultatem indywidualnych ustaleń stron umowy danego kontraktu lub w kontrakcie ilościowym [standardowym] [wzorcowym] zawarte są wyraźne, pisemne oświadczenia precyzujące, które z postanowień kontraktu ilościowego są zmienione i odrębne od postanowień niniejszego Rozdziału;
- 3) frachtujący uzyskał możliwość, poprzez pisemne poinformowanie go o takiej możliwości, zawarcia umowy przewozu ładunku na warunkach przewidzianych niniejszym Rozdziałem, bez zmian określonych w § 1.

§ 4. Ogólne warunki i taryfy przewozowe wydane przez przewoźnika, jak również morskie dokumenty przewozowe nie są uznane za kontrakt ilościowy zgodnie z § 1, ale kontrakt wolumenowy może inkorporować takie ogólne warunki i taryfy przewozowe lub warunki zawarte w morskich dokumentach przewozowych przez odesłanie do nich jak do integralnych postanowień umowy przewozu ładunku.

§ 5. Postanowienia § 1 nie mają zastosowania do [Art. 116 pkt. 1 i 2 k.m.], [Art. 120 k.m.], [Art. 122 k.m.] w związku z [Art. 158 k.m.] oraz do [Art. 157 k.m.].

§ 6. Warunki kontraktu ilościowego, które w sposób odrębny od postanowień niniejszego Rozdziału regulują prawa, obowiązki i zakres odpowiedzialności stron umowy przewozu mają również zastosowanie [są wiążące prawnie] pomiędzy przewoźnikiem a inną osobą niż frachtujący, pod warunkiem, że:

- 1) taki kontrakt ilościowy spełnia warunki przewidziane w § 3 niniejszego artykułu; oraz

⁴² Jak wyjaśniono w przypisie 23 – przyjęta numeracja artykułów jest tymczasowa i będzie ulegała zmianom w trakcie prac nad projektem. Podobne odesłania w art. 163 § 5 dotyczą projektów przepisów opartych na art. 80(4) reguł rotterdamskich. Sama treść przepisu nie była jeszcze przedmiotem obrad KKPM.

- 2) inna osoba [osoba trzecia] otrzymała informację, w której jest wyraźne pisemne zawiadomienie, że kontrakt ilościowy zawiera postanowienia odmienne od tych, które są przewidziane w niniejszym Rozdziale i osoba ta wyraziła pisemną, wyraźną zgodę aby zmiany takie były dla niej wiążące prawnie.

§ 7. Strona powołująca się na zmiany określone w § 1, jest zobowiązana udowodnić, że spełnione zostały warunki przewidziane niniejszym artykułem do uznania zmian za skuteczne prawnie”.

W odróżnieniu od „czarteru na podróż” konieczne było przyjęcie innego rozwiązania systemowego. „Czarter na podróż”, *ex definitione*, był wyłączony z zakresu rozdziału 1 (*Umowy przewozu ładunku*), a jedynie na podstawie ustaleń kontraktowych pomiędzy przewoźnikiem a czarterującym możliwe było odwołanie się (w całości lub w wybranej części) do przepisów rozdziału 1. Kontrakt ilościowy, *ex definitione*, jest włączony do rozdziału 1 (stąd projekt art. 163) ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi, w tym przewidzianymi w projekcie art. 112. Po takim wyjściowym uregulowaniu rozdział 3 (*Kontrakt ilościowy*) powinien być (odwołując się do stosownego postanowienia w rozdziale 1) rozwinięciem dyspozycji przepisu, zgodnie z którym:

„przewoźnik i frachtujący mogą ustalić w kontrakcie ilościowym większy lub mniejszy zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności niż ten, który jest przewidziany w Rozdziale 1”.

Mogą zatem zaistnieć dwie podstawowe sytuacje:

- strony kontraktu ilościowego nie chcą skorzystać z możliwości swobody kontraktowej – w takim przypadku do takiego kontraktu mają wyłącznie zastosowanie przepisy rozdziału 1,
- lub
- strony kontraktu postanawiają uregulować odmiennie (niż postanowienia rozdziału 1) swoje prawa i obowiązki. Wówczas mogą (bo nie muszą – mając na względzie dyspozytywny charakter postanowień rozdziału 3) sięgnąć do regulacji z rozdziału 3 (jako punkt wyjścia) lub też całkowicie autonomicznie (tj. bez jakiegokolwiek odwołania do rozdziału 3) uregulować strukturę zobowiązaniową danego kontraktu.

Inne wyłączenia szczegółowe od zasady zawartej w art. 112

Ten ostatni typ wyłączeń nie ma charakteru, przynajmniej na aktualnym etapie tworzenia nowych regulacji kodeksowych, *numerus clausus*. Bez wątpienia wejdą do tej kategorii przepisy dotyczące:

- przewozu ładunku na pokładzie⁴³,
- przewozu żywych zwierząt⁴⁴,

⁴³ Odpowiednik art. 169 § 3 pkt 3 k.m., art. I (c) RHV, art. 9 RH, art. 25 RR.

⁴⁴ Odpowiednik art. 169 § 3 pkt 3 k.m., art. I (c) RHV, art. 1(5) i art. 5(5) RH, art. 81(a) RR.

- przewozu ładunków specjalnych⁴⁵.

Innymi słowy, z generalnego systemu przepisów bezwzględnie obowiązujących zawartych w rozdziale 1 wyłączone zostaną tego typu rodzaje przewozów, które zgodnie z dotychczasowymi rozwiązaniami legislacyjnymi (krajowymi i międzynarodowymi) uzyskiwały – ze względu na swoją specyfikę operacyjną – status szczególnie, uprawniający strony do daleko posuniętej indywidualizacji kontraktowej.

2.3. SYSTEMATYKA TYTUŁU VI (UMOWY) – PODSUMOWANIE

W części tej (z powodu rygorów redakcyjnych) ograniczono się jedynie do bardziej szczegółowego omówienia działu I (*Przewóz ładunku*) tytułu VI (*Umowy*).

W aktualnie opracowywanej przez KKPM propozycji dział I będzie się składał z trzech rozdziałów:

- podstawowy w regulacji rozdział 1 (*Umowa przewozu ładunku*) ustalający w sposób cywilistyczny (co do systematyki kodeksowej) i w sposób semiimperatywny (co do charakteru przepisów) prawa i obowiązki oraz zakres odpowiedzialności stron umowy przewozu ładunku;
- podstawowa regulacja rozdziału 1 uzupełniona będzie o postanowienia rozdziału 2 (*Czarter na podróż*) oraz rozdziału 3 (*Kontrakt wolumenowy*), regulujące specyficzne odmiany umowy przewozu ładunku. Z założenia regulacje te będą miały charakter wyłącznie dyspozytywny. Jednocześnie pozostanie możliwość pełnego skorzystania z rozwiązań legislacyjnych zawartych w rozdziale 1, przy tym jedynie zastrzeżeniu, że po ich kontraktowej „inkorporacji” tracą one charakter semiimperatywny, a przekształcają się w regulację *stricto* dyspozytywną.

Pozostałe proponowane działy tytułu VI:

- dział II *Przewóz pasażerów*,
- dział III *Umowy o korzystanie z cudzego statku*,
- dział IV *Inne umowy*

są jeszcze *in statu nascendi*, dlatego trudno byłoby odnieść się do nich w niniejszym opracowaniu. Można jedynie zwrócić uwagę na następujące kwestie podstawowe.

W zakresie działu II (*Przewóz pasażerów*)⁴⁶, z założenia, zostanie utrzymana struktura wyznaczona przez art. 172–187 k.m., z oczywistym uwzględnieniem

⁴⁵ Art. VI reguł hasko-visbijskich, art. 81(b) reguł rotterdamskich.

⁴⁶ Przyjęcie, że po dziale I (*Przewóz ładunku*) następuje dział II (*Przewóz pasażerów*), jest zgodne z dotychczasową systematyką Kodeksu morskiego oraz strukturą przepisów Kodeksu cywilnego – księga III, tytuł XXV.

zmian wymuszonych przez zmiany w legislacji międzynarodowej i unijnej oraz związane z tym logiczne zmiany redakcyjne i językowe⁴⁷.

W zakresie działu III (*Umowy o korzystanie z cudzego statku*) przyjęto wstępnie trzy umowy, które powinny być objęte zakresem regulacji kodeksowej. Obok znanej już aktualnie w kodeksie umowy „czarteru na czas” (art. 188–200 k.m.), która nie ulegnie – jak się wydaje – daleko idącym zmianom, proponuje się wprowadzenie dwóch nowych, nieznanych dotąd w kodeksie, a niezwykle istotnych w międzynarodowym obrocie morskim, typów umów – czarteru *bare boat* oraz czarteru *slot hire*⁴⁸. Na obecnym etapie prac KKPM nie zdecydowała jeszcze, czy dział III ograniczony zostanie tylko do tych trzech typów umów, czy też wprowadzone zostaną jeszcze inne funkcjonujące w obrocie morskim typy umów o korzystanie z cudzego statku.

Zdaniem autora niniejszego opracowania nie powinno się rozbudowywać działu III ponad trzy typy aktualnie zaproponowane. *De facto*, wszystkie inne typy umów funkcjonujące w obrocie międzynarodowym są swoistymi permutacjami czarteru *bare boat*, czarteru na czas lub czarteru *slot hire* wraz z odmianami umów przewozu. Jaka by nie była ostateczna lista tychże umów, wszystkie one będą miały charakter wyłącznie dyspozytywny. Wobec tego przepisy dotyczące poszczególnych umów powinny być ograniczone do ramowych zapisów, obejmujących najistotniejsze elementy danej umowy, pozostawiając resztę swobodzie kontraktowej stron.

Dział IV *Inne umowy* jest jeszcze większym „znakiem zapytania” niż dział III. KKPM czeka jeszcze zasadnicza debata co do ostatecznego kształtu i zakresu tego działu. Czy zatem w zakres tej części kodeksu wejdą dotychczasowe umowy tytułu VI – działów IV do VIII⁴⁹? A jeśli tak, to czy i w jakim zakresie powinny być dokonane zmiany w istniejących przepisach. Z drugiej strony, część członków KKPM podnosi, że potrzebne są daleko idące zmiany, w sposób istotny reformujące zarówno listę umów, jak i ich kodeksowy kształt. Zakłada się, że ustalenia dotyczące podniesionych powyżej kwestii zapadną jeszcze w 2012 r., zatem wówczas będzie właściwa okazja do odrębnego i bardziej szczegółowego zreferowania tego zagadnienia.

⁴⁷ Aktualnie, po pierwszym czytaniu (w gestii Komisji Infrastruktury Sejmu RP) znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, która m.in. wykonuje postanowienia Rozporządzenia nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.

⁴⁸ Podobną klasyfikację i nazwy umów przyjmuje prof. J. Łopuski (*Prawo morskie*, t. III, red. J. Łopuski). Jak się wydaje, nazwy angielskie w dalszej części prac nad poszczególnymi umowami zostaną zastąpione określonymi polskimi.

⁴⁹ Dział IV (*Usługi agencyjne*), dział V (*Usługi maklerskie*), dział VI (*Usługi holownicze*), dział VII (*Usługi pilotowe*), dział VIII (*Ratownictwo morskie*).

2.4. SYSTEMATYKA I UWAGI *DE LEGE FERENDA* DOTYCZĄCE ROZDZIAŁU 1 (*UMOWA PRZEWOZU ŁADUNKU*)

W niniejszym opracowaniu skoncentrowano się na omówieniu genezy, przyjętych założeniach i ich implikacjach dla układu systemowego tytułu VI (*Umowy*) projektu nowego kodeksu morskiego, będącego aktualnie przedmiotem prac KKPM. Poza zakresem opracowania należało pozostawić całą, niezwykle obszerną, tematykę samego rozdziału 1 (*Umowa przewozu ładunku*) nowego projektu. Prace nad tą częścią kodeksu są bardzo zaawansowane i z pewnością zasługują na odrębne, obszerniejsze opracowanie. W tym miejscu można jedynie zwrócić uwagę na zasadnicze elementy przygotowywanej regulacji.

Rozważane w niniejszym opracowaniu projekty art. 103 (definicja umowy przewozu ładunku) oraz art. 112 (charakter przepisów rozdziału 1) oddziaływać będą nie tylko na generalną strukturę tytułu VI, ale z oczywistych względów wymuszą zmiany również w układzie systemowym samego działu I. Dotychczasowa, częściowo już archaiczna i niepozbawiona elementów przypadkowości, systematyka działu I k.m. (*Przewóz ładunków*)⁵⁰ zastąpiona zostanie całkowicie nową strukturą, bardziej odpowiadającą aktualnym wymogom cywilistycznej tendencji legislacyjnej⁵¹.

Pozostaje jeszcze otwarta kwestia, jak bardzo nowa struktura rozdziału 1 zostanie „nasycona” przepisami opartymi na regułach rotterdamskich. W szczególności, czy przyjmie się dokładną, pełną implementację tychże reguł, czy też opierając się na zasadniczych przepisach nowej konwencji przewozowej, uzupełni się je o rozwiązania przyjęte z innych konwencji (np. reguł hamburskich) z ewentualnymi uzupełnieniami *stricte* polskiej cywilistyki. Zdecydowana większość członków KKPM opowiada się za jak najwierniejszym odzwierciedleniem rozwiązań reguł rotterdamskich w nowej regulacji kodeksowej. Pociągnie to za sobą nie tylko istotne rozbudowanie rozdziału 1⁵², ale również wprowadzenie do regulacji kodeksowej wielu nieznanych dotąd polskiemu prawu morskiemu instytucji i rozwiązań legislacyjnych. Tylko przykładowo można wymienić nowe elementy legislacyjne, które z zamierzenia mają znaleźć się w nowej regulacji kodeksowej:

⁵⁰ Przepisy działu I k.m. zawarte w 9 rozdziałach są rezultatem połączenia jeszcze XIX-wiecznej systematyki operacyjno-technicznej (rozdziału 1, 2, 4, 5, 6 w połączeniu z regulacjami haskowsko-wisbijskimi – rozdział 3,9) czy wreszcie rozwiązań czysto cywilistycznych (rozdział 7 i 8).

⁵¹ Wstępnie przyjęto następującą strukturę rozdziału 1: Rozdział 1 *Umowa przewozu ładunku*: Oddział 1 *Przepisy ogólne*, Oddział 2 *Obowiązki przewoźnika*, Oddział 3 *Obowiązki frachtującego*, Oddział 4 *Morskie dokumenty przewozowe*, Oddział 5 *Prawo dysponowania ładunkiem*, Oddział 6 *Wydanie i odbiór ładunku*, Oddział 7 *Zasady odpowiedzialności w związku z umową przewozu ładunku*, Oddział 8 *Ograniczenie odpowiedzialności oraz szczególne reżimy odpowiedzialności*.

⁵² Na tekst reguł rotterdamskich składa się 96, często bardzo rozbudowanych, artykułów (zob. np. art. 17, art. 36, art. 40, art. 47 i inne).

- znaczne poszerzenie zakresu podmiotów występujących zarówno po stronie przewoźnika, jak i frachtującego, z odrębnym zespołem przepisów regulujących ich prawa i obowiązki⁵³;
- rozbudowanie kategorii morskich dokumentów przewozowych wraz z ich odpowiednikami użytymi w postaci elektronicznej⁵⁴;
- ustalenie zasad odpowiedzialności przewoźnika (wraz z innymi jego podwykonawcami) oraz frachtującego (wraz z innym podmiotem po stronie ładunkowej) z rozbudowanymi nowymi przepisami dotyczącymi precyzyjnego rozłożenia ciężaru dowodowego przy dochodzeniu roszczeń.

Jak już wspomniano na wstępie, prace nad rozdziałem 1 są w wysokim stopniu zaawansowane. Obszerność materiału i jego nowatorskość w polskiej legislacji morskiej nie ułatwia ani nie przyczynia się do przyspieszenia prac komisji. Jednak dotychczasowe rezultaty prac i determinacja KKPM pozwalają pozostać w przeświadczeniu, że ambitne plany kodyfikacyjne zostaną zrealizowane jeszcze w tej kadencji KKPM.

⁵³ Po stronie przewoźnika – „podwykonawca przewoźnika”, „morski podwykonawca przewoźnika”. Po stronie frachtującego – „frachtujący dokumentacyjny”, „podmiot sprawujący kontrolę”, „odbiorca”, „uprawniony z tytułu konosamentu”.

⁵⁴ Konosament, morski list przewozowy, inne dokumenty ani niebędące papierami wartościowymi, ani morskim listem przewozowym.